

кому плануванні та забудові, відображення їх у розплануванні та формоутворенні для нових будівель і простору, відновлення місцевих традицій та перенесення їх у сучасне функціональне наповнення міського середовища підкреслить унікальність кожного міста, приверне до нього увагу і активізує його.

ПРОБЛЕМА ОБЕСПЕЧЕНИЯ КАЧЕСТВА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ В ГОРОДАХ

Д. В. КАПСКИЙ,

Белорусский национальный технический университет, (г. Минск, Белоруссия)

E-mail: d.kapsky@gmail.com

Дорожный транспорт, на долю которого приходится от 2/3 до 3/4 всего объема транспортного обслуживания, представляет собой большую и сложную социально-производственную систему. Поскольку транспортная услуга производится непосредственно в дорожном движении, то основной задачей является повышение его качества, определяемого совокупностью таких основных свойств, как безопасность, экологичность, экономичность и социологичность. Качество дорожного движения можно количественно оценить по величине потерь, под которыми понимают социально-экономическую стоимость *необязательных (невынужденных) издержек* процесса движения. Потери в дорожном движении достигли таких масштабов, что стали представлять значимую угрозу для безопасности страны. Суммарные потери в дорожном движении Республики Беларусь в 2016 году оценивались величиной порядка 6,5 млрд. долл./год, из них около половины происходит по причине неудовлетворительной организации движения. Дорожное движение содержит аварийную, экологическую, экономическую и социальную угрозы. Для участников движения из всех угроз наиважнейшей является аварийность, поскольку она непосредственно касается их жизни, здоровья и благополучия, поэтому борьба с аварийностью имеет большую социальную значимость и является делом государственной важности. Тем не менее, ежегодно в мире погибает более 1 млн. человек и около 50 млн. человек получают ранения и травмы. В Беларуси за последние 5 лет произошло около 500 тыс. аварий, в которых погибли 3 942 человека и получили ранения более 23,8 тыс. человек, а аварийные потери составили около 1,6 млрд долл. В связи с этим резко возросла роль организации движения в повышении его качества, включая и безопасность. Поскольку основной причиной аварий и ухудшения качества дорожного движения являются

недостатки в организации движения, то и их повышение должно осуществляться в основном ее методами. Эти методы эффективны, оперативны и не требуют больших капиталовложений, поэтому можно ожидать не только *значительных*, но и *быстрых* результатов.

Организация движения (ОДД) – неотъемлемая составляющая проектов транспортной планировки городов и районов. К сожалению, она до сих пор включается в состав работ, входящих в дорожную деятельность по содержанию автомобильных дорог и улиц. Поэтому проблемы ОДД не рассматриваются на должном уровне с точки зрения необходимой регламентации, учета и контроля. Считалось, что ОДД заключается только в разработке схем (проектов) по расстановке дорожных знаков, нанесению дорожной разметки и устройству светофорных объектов. Вместе с тем невозможно отрицать всю важность четкой и рациональной ОДД, которая направлена на совершенствование транспортной системы освоенной территории (повышение скорости/, комфортности и безопасности сообщения, сокращение числа аварий, заторов и др. – повышение качества жизни). По данным специалистов России уровень потерь от несовершенной ОДД сопоставим с потерей 8 % ВВП. ОДД должна рассматриваться на уровне территориально-транспортного планирования городов и районов. Ведь реализация всего спектра мероприятий по ОДД на какой-либо сложившейся территории может реально повысить пропускную способность улиц до 30 % без вложения существенных инвестиций. Это возможно за счет рационального светофорного регулирования, устройства т.н. «карманов» для остановок пассажирского транспорта, строительства пешеходных переходов в разных уровнях, упорядочивания парковок автомобилей на проезжей части улиц, управление спросом и пр. Учет принципов и положений ОДД в градостроительном проектировании, особенно в проектах детального плана районов города, полагаем обязательным. Так, распределение транспортных потоков в узлах дорожной сети на основе прогнозирования спроса на поездки населения и грузоперевозки, повышения скоростей сообщения и привлекательности маршрутного пассажирского транспорта и др. во многом решается именно с помощью ОДД. Повышение качества ОДД обеспечивает требуемую пропускную способность дорожной сети наряду с ее развитием, совершенствование парковочной политики и рациональное использование парковочного пространства, оптимальное управление светофорными объектами. С помощью наилучшей ОДД формируются и новые положительные стереотипы поведения участников движения, а места притяжения населения становятся более доступными, следовательно, и более привлекательными. Отношение к роли ОДД можно

изменить, в первую очередь, за счет разработки и введения нормативных документов по составу и содержанию проектов, а также по выделению специальных субсидий, для выполнения предпроектных научно-исследовательских работ.

АНАЛІЗ ДОСВІДУ ОБЛАШТУВАННЯ ПІДЗЕМНИХ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ ЗАСОБАМИ ДОСТУПНОСТІ ДЛЯ МАЛОМОБІЛЬНИХ ГРУП НАСЕЛЕННЯ

А. О. ЧАЛА, С. М. ГОРДІЄНКО,

*Харківський національний університет міського господарства
імені О. М. Бекетова (м. Харків, Україна)
E-mail: kafedrambg@i.ua*

Серед усіх видів пішохідних переходів найбільш поширені наземні переходи. Проте саме на них відбувається більшість ДТП за участю пішоходів. За даними Міністерства охорони здоров'я приблизно половина загиблих на дорогах України (а це близько 2,5 тис. чол. на рік) припадає на пішоходів, що є чи не найгіршим показником у світі.

У зв'язку з цим, в нашій країні була прийнята стратегія по підвищенню безпеки дорожнього руху до 2020 р., окремі з положень якої присвячені спорудженню надземних та підземних переходів. Проте треба пам'ятати, що підземними переходами будуть користуватися й маломобільні групи населення (МГН), які кожен день на собі відчувають дійсні реалії пересування містом.

Наголосимо, що згідно з визначенням, до МГН відносяться люди, яким важко самостійно орієнтуватись і пересуватись у просторі. До того ж слід відмітити, що більшість звичної для інших людей інформації чи послуг залишається для них майже недоступною. А на сьогодні в Україні вже налічується 2,7 млн. інвалідів, і їхня кількість щороку збільшується.

Для МГН існують деякі інженерно-технічні засоби полегшення пересування в пішохідних переходах. Зокрема це: пандуси, ліфти та підйомники. Проте в містах України підземні переходи такими засобами майже не обладнані. До того ж, переходи нерідко знаходяться в поганому стані, а ухил їхніх пандусів перевищує нормативний. Ліфти та підйомники в переходах практично відсутні, а навігація і звукові сигнали для незрячих не витримують критики.

Згідно ст. 26, розд. V, Закону «Про основи соціальної захищеності інвалідів в Україні» всі установи зобов'язані створити умови для безперешкодного доступу інвалідів до соціальної інфраструктури. А відповідно до ст. 27 цього ж Закону, вести забудову, проектування та ре-